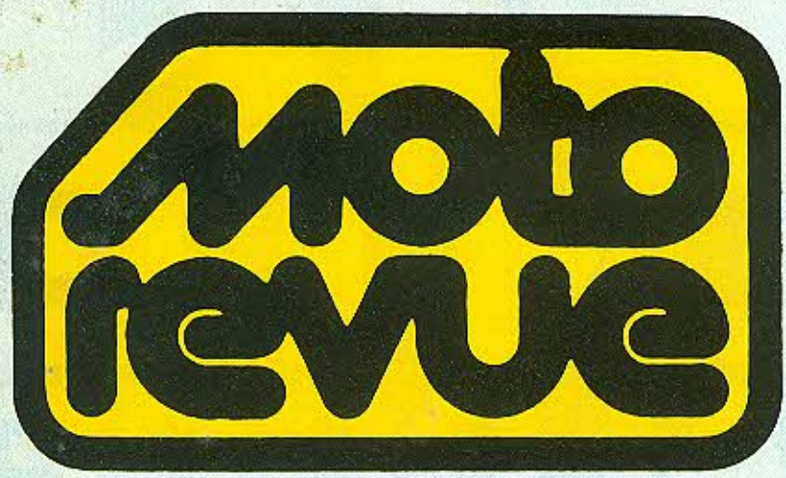
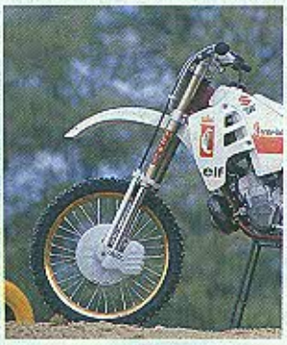


CONTACT CROSS

LES CHAMPIONNES DU MONDE



500 GEBOERS 250 PUZAR

CONTACT

YAMAHA 600 ET 1000 FZR

AVEC CHRISTIAN SARRON

ESSAI

HONDA 125 CUSTOM

ANGOISSE

J'AI FAIT LE SINGE D'ALAIN MICHEL

N° 2964 - Mercredi 31 octobre 1990 - 15 F - 105 Fb - 4,60 Fs - 415 Pts - 510 Esc - 590 Drs - 1 050 F CFA RCI TTC.

S O M M A I R E

Questions-réponses avec RJ à l'orée de sa dernière saison en cross, page 54.

La solution aux embouteillages ? Jérôme Eline l'a trouvée au guidon de cette petite Honda CM 125 en page 28.

Inter-saison

Rouler en compagnie de Christian Sarron, ça fait tout drôle. C'est ce qui vient de nous arriver à l'occasion de notre premier contact avec les Yamaha FZR 600 et 1000. Se retrouver passager de Alain Michel, dans son side de Grand Prix pour quelques tours de piste, ça fait peur. Instants d'exception que MR vient de vivre pour vous, non sans une certaine émotion.

Les interviewés de la semaine : Ricky Johnson, Thierry Michaud et Fenouil.

Moins détendus, mais ô combien disponibles pour ce genre d'exercice, nous avons pu profiter en cette fin de saison de quelques motos de rêve : 500 Honda de Geboers et 250 Suzuki de Puzar... le pied ?

Tandis que les sportifs s'occupent assidûment de leurs prochains contrats, nous, on rêve aussi à notre façon. Et l'on va même jusqu'à s'offrir des projets en or, telle cette balade en Harley à travers l'Arizona, entre mai et septembre 91...

Bref, cette semaine encore dans Moto Revue, vous trouverez de quoi lire et rêver. Good choice boys !

R.L.

COUVERTURE

Les nouvelles Yamaha, FZR 600 et FZR 1000, essayées pour vous en compagnie de Christian Sarron. (Photo P. Leguevaques).

YAMAHA FZR 91 10

Prise de contact avec les 600 et 1000 Yam FZR, toute fraîches sorties de leurs caisses. (Par Ph. Gorce, photos P. Leguevaques).

SINGERIE 22

Eric Célis s'est déguisé en singe, le temps de quelques tours de piste dans le panier d'Alain Michel. (Photos S. Le Bellec).

HONDA 125 CM 28

Essai complet d'un deux-roues de ville bien sympathique, efficace et pas cher. (Par J. Eline, photos S. Le Bellec).

PARTEZ POUR L'ARIZONA 38

La balade de votre vie au guidon d'une Harley sur les pistes d'Arizona en 91. (Par R. Lecerf, photos P. Leguevaques).

INTERVIEWS 34 54 59

FENOUIL
Rencontré à Paris après l'arrivée de son rallye, l'organisateur des Pharaons répond à MR. (Par C. de la Chapelle).
RICKY JOHNSON
Interviewé la veille du Masters à Villars, Ricky envisage l'avenir avec sérénité. (Par Ch. Batteux, photos Pat Boulland).
THIERRY MICHAUD
Les explications du champion du monde qui quitte Fantic pour Aprilia.

CROSS D'USINES 49

Franck Pereira a eu l'insigne honneur de rouler pour MR au guidon de la Honda 500 HRC de Geboers et nous livre ses impressions sur la Suzuki RM 250 W de Puzar. (Photos P. Leguevaques et « Motocross »).

CORSICA 1000 60

C'est parti ! Depuis 4 jours maintenant, le 1er rallye corse du genre sévit sur l'île. (Par C. de la Chapelle, photos S. le Bellec).

SUPERMOTARD 64

Finales à suspens ce week-end à Trappes, dans les 3 catégories : Supermotard, 4-Temps et 250' Biker Cup. (Par N. Armand).

C'EST LE PÉROU 67

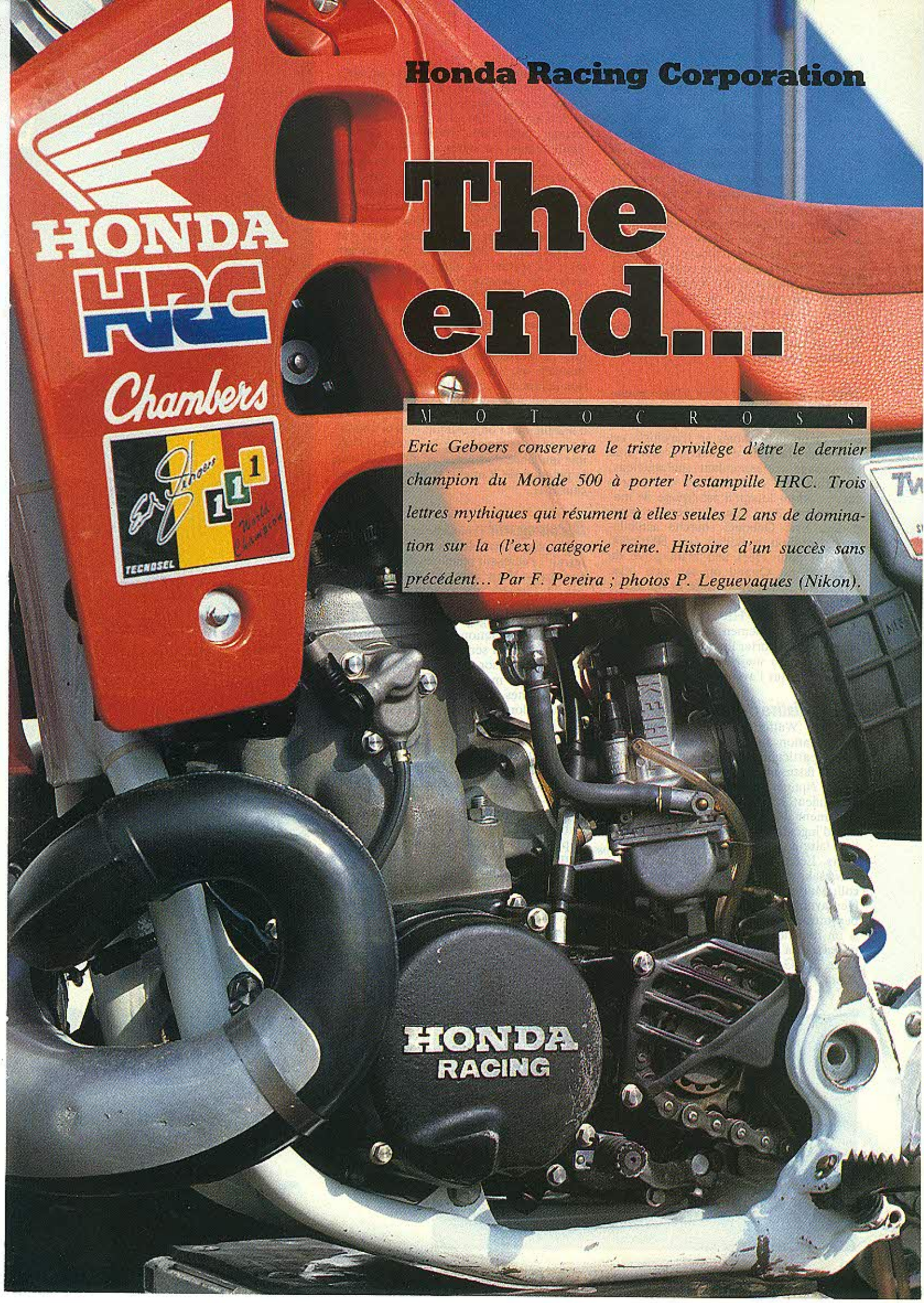
L'important, c'est de participer, explique Pierre Landereau, un vieil amateur de rallye-raids qui nous raconte son Inca Rallye. (Adaptation C. de la Chapelle, photos D.R.).

ET BIEN SÛR...

Moto Hebdo (4). Dans les tours (9). Graffiti (19). A fond les ligues (36). Petites annonces (44). Les Vertes (66).

MOTO REVUE

15-17 quai de l'Oise - 75019 Paris - Tél. : (1) 40 34 22 07 ; Telex : 211678 - Fax : (1) 40 35 84 41. PRÉSIDENT : Patrick Casasnovas. DIRECTEUR GÉNÉRAL : Serge Pozzoli. DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT : Georges-Alain Mahé. EDITEUR DÉLÉGUÉ : Patrick Valot. RÉDACTION RÉDACTEUR EN CHEF : Reynald Lecerf. RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT : Claude de la Chapelle et Xavier Audouard. RESPONSABLE DES ESSAIS : Christian Delahaye. RÉDACTEURS: Patrick Boulland, Eric Celis, Marc Gilet, Philippe Gorce, Sylvain Le Bellec (photo), Franck Pereira, Michel Turco. CHEF DE STUDIO : Yves Haugsmat. MAQUETTE : Françoise Laboux et Christine Dalençon. SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Claude Lapoumeyroulie. COLLABORATEURS : Michel d'Awans, Rémi Barroux, Christian Batteux, Jean-Pierre Boulmé, Pierre Leguevaques, Fabrice Mestrot, Judith Tomaselli, Jacques Vivant. SECRÉTARIAT : Pascale David. DOCUMENTATION : Antoine Peyralade. STUDIO PHOTO : Gérard Rocroy. CORRESPONDANTS EN FRANCE : C.B. Adréani, J. Courtin, G. Delbos, D. Maffre, Ph. Mauget, J.F. Meunier, G. Perrin, G. Plancyk, J.M. Rieu, G. Tardieu, J.P. Tourte, G. Vanini, J.C. Virlieu, R. Walter. En Allemagne : Motorrad Reisen und Sport. PUBLICITÉ DIRECTEUR DE LA PUBLICITÉ : Bernard Bellucci. CHEF DE PUBLICITÉ : Timothée Goulet. ASSISTANTE : Cécile Lefèvre. BENELUX : Jean-Luc Derwael, rue W. Spring 7, B-4040 Tilff. Tél. : 041 88 30 52. ANNONCES CLASSÉES Fernando Robles et Patricia Charlet. Tél. : (1) 40 34 22 07. ABONNEMENTS DIRECTEUR : Edwin Gorwood. Tarifs : France 480 F (48 numéros). Etranger : 785 F (48 numéros). Belgique : 3715 FB (48 numéros). Monique Deregard, Marina Vérité : (1) 40 34 22 07. Vente par correspondance : Eliane Van Glabeke. VENTES DIRECTEUR : Robert Schomans. Moto Revue est une publication des Editions Larivière, société au capital de 2 500 000 F. RC Seine : 57B7188. CCP 115915 Paris. PRINCIPAUX ASSOCIÉS : Patrick Casasnovas et Serge Pozzoli. DÉPÔT LÉGAL : 4e trimestre 1990. COMMISSION PARITAIRE : n° 61630. IMPRESSION : SNIL 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois ZI. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus. DIRECTEUR DE LA PUBLICATION ET DE LA RÉDACTION : Patrick Casasnovas.



Honda Racing Corporation

The end...

MOTOCROSS

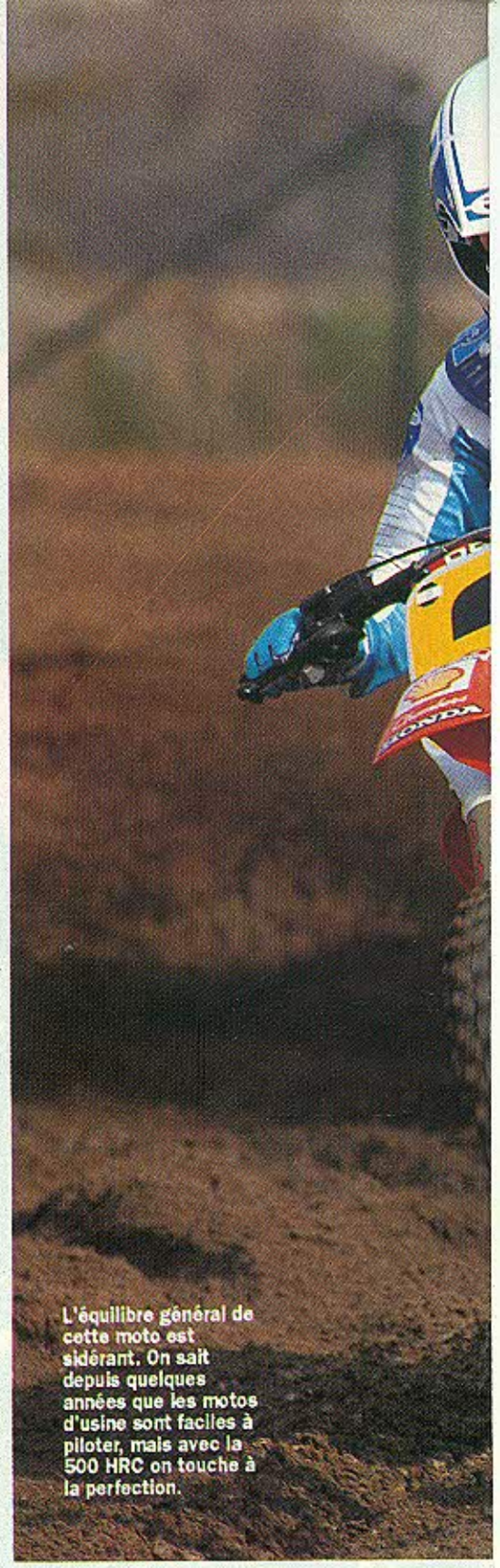
Eric Geboers conservera le triste privilège d'être le dernier champion du Monde 500 à porter l'estampille HRC. Trois lettres mythiques qui résument à elles seules 12 ans de domination sur la (l'ex) catégorie reine. Histoire d'un succès sans précédent... Par F. Pereira ; photos P. Leguevaques (Nikon).

Si, à la base, le but de ma visite au siège du HRC à Aalst en Belgique était l'essai de la 500 HRC d'Eric Geboers ; il faut bien avouer, sans bouder mon plaisir de monter sur une moto d'usine, que le retrait de team Honda était autrement plus important. En effet, après 11 ans de règne, le service course sera dissout à la fin de cette année. Le seul espoir de voir encore rouler les prestigieuses motos rouges reste la création par Eric Geboers d'un team privé. Mais de toutes façons, le HRCE (pour Europe) arrête toute activité et sera désormais consultant du R&D (le département qui travaille sur les motos de séries). Si on peut déplorer ce retrait, il paraît logique et prouve que la catégorie 500 a beaucoup perdu de son intérêt ces dernières années.

Cher D'après Walter Fleck (Team manager HRC cross), la décision d'arrêter est motivée par trois facteurs. Le plus important, et on peut saluer sa franchise, est financier. Un team de deux pilotes, avec l'entourage correspondant (mécaniciens, coordinateur, chauffeur...) coûte très cher ; surtout lorsqu'il est équipé de motos d'usine. Pour vous donner un ordre d'idée, Eric Geboers cherche actuellement 1 million de dollars (soit 500 à 600 briques) pour créer son team privé de deux pilotes. Quand on sait que cette somme ne prend en compte ni les motos et les pièces, ni surtout leur développement — les motos HRC 91 qui lui seront fournies gracieusement sont assez avancées pour remporter un nouveau titre sans aménagements majeurs ; il y a de quoi s'interroger sur l'avenir de la catégorie.

Peu médiatisé Deuxième problème évoqué par Walter Fleck, le manque de médiatisation du cross en général et des 500 en particulier. On est en effet loin des années fastes où les meilleurs pilotes mondiaux, équipés de motos 100 % usine, se disputaient la couronne mondiale ; loin également des parcs de GP 500 fourmillant d'ingénieurs japonais. En 90, exception faite justement du team Honda (Geboers, Leisk) et à un niveau moindre de Kawasaki avec Thorpe et KTM avec Nicoll, Martens et Van der Ven (!), il faut bien avouer que le plateau était maigre et peu attractif pour les médias. D'ailleurs, si on détaille le classement général final de la saison 90, on trouve à la première place Eric Geboers qui, sans contester son talent, n'est plus ce qu'il est convenu d'appeler un « top mondial » et on note que le vice-champion, Kurt Nicoll, a 88 points de retard sur le leader (sur un total de 356 points). De plus, aucun des dix premiers pilotes du classement ne roulent régulièrement en supercross, hormis Geboers (comme par hasard !). Comment voulez-vous, à la lecture de ce constat, justifier la présence régulière de la presse spécialisée, sans parler de la télévision, sur les GP 500. Pas de médias, donc pas de sponsor, donc pas d'argent, donc pas de gros team et donc déclin de la catégorie... La spirale est engagée et depuis le retrait de Yamaha en 88 et la réduction des effectifs chez Kawasaki, la tendance est évidente. Reste à trouver une solution qui, d'après Walter Fleck, serait peut-être de regrouper les 250 et les 500 mais avec tous les problèmes de classements (titres cumulés ou titres distincts), d'organisation (choix de la cylindrée définitif pour la saison ou possibilité d'en changer en fonction du terrain) qui en découlent. En fait, il semble que l'on s'oriente vers la disparition pure et simple de la catégorie 500, une tendance déjà amorcée aux USA sous la pression de Yamaha et Suzuki (et pour causes !).

Décourageant Troisième et dernière raison invoquée par Honda pour justifier son retrait : l'écrasant palmarès du HRC (voir encadré « Vous avez dit titres ? »). Un peu à l'image, de l'endurance ou des rallyes africains il y a quelques années, en GP 500 Honda gagne trop ! Arrivé à ce stade de domination, les titres accumulés sans opposition sérieuse sont dépréciés et nuisent à l'essor de la catégorie (et à l'image de la marque). Comment de nouveaux pilotes pourraient être motivés par les 500, alors que dans l'esprit de tous le simple fait de ne pas être intégré au team Honda (ou Kawasaki) est un obstacle insurmontable pour réussir à décrocher le titre. Or si on fait le compte des places disponibles (deux chez Honda et deux chez Kawasaki), dans l'esprit des pilotes l'espoir de percer au plus haut niveau est faible. Ainsi Honda pense qu'après son départ la catégorie sera plus ouverte et permettra aux privés d'évoluer vers les places d'honneurs. Cependant, il ne faut pas se voiler la face, la véritable raison de ce départ est financière et non l'expression d'une quelconque éthique sportive. Et si on peut déplorer cette disparition, elle a le mérite de tirer le signal d'alarme et d'anticiper une future redéfinition du schéma GP...



L'équilibre général de cette moto est sidérant. On sait depuis quelques années que les motos d'usine sont faciles à piloter, mais avec la 500 HRC on touche à la perfection.

● *Si à première vue la moto d'usine est très proche du modèle standard, dans le détail, les pièces totalement identiques, sont rares (boîtier de filtre à air, embrayage et habillage plastique).*

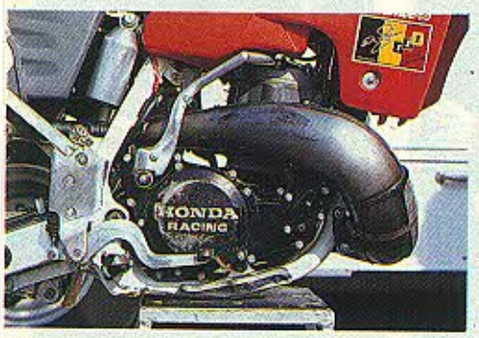
● *Le té de fourche supérieur permet de positionner idéalement le guidon en fonction des désirs du pilote.*

La dernière

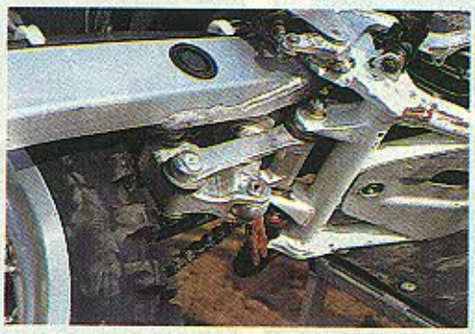
Si je ne suis pas le premier journaliste à essayer une production du HRC, je peux toujours me consoler en étant le dernier. En effet, il y a de fortes chances pour que les protos HRC rejoignent rapidement le musée (sauf team Geboers) et ce n'est pas sans une certaine émotion que j'ai enfourché la 500 n° 3. Avant de vous livrer mes impressions, voyons en détails les caractaristiques de cette moto.

Hand-made Si à première vue, il est flagrant que ce proto est largement dérivé de la 500 CR stock, Walter me détrompe instantanément. Les seuls éléments strictement standards sont le boîtier de filtre à air, les plastiques et l'embrayage. Le bras oscillant, le cadre et le bas-moteur sont dérivés de la série, mais largement modifiés par les ingénieurs du HRC ; tout le reste est fait-main, sur mesure pour Eric Geboers dont la moto est légèrement différente de celle de Jeff Leisk. Eric veut une moto facile à piloter, dotée d'un moteur indulgent (les manches du GP durent 45 mn). De plus, son gabarit réduit et son pilotage coulé impliquent des réglages de suspensions assez souples (Leisk est plus brutal, un peu comme les ricains). Autres singularités de la moto d'Eric la boîte 4 vitesses (Leisk utilisait une boîte 5) et le carburateur Keihin de 38 mm (40 mm pour Leisk) qui correspondent à une courbe de puissance très linéaire et privilégient les bas/mi-régimes. Au sujet de la position, le dessin du guidon est bien sûr adapté à chaque pilote, ainsi que son implantation. A ce sujet, voici encore un des avantages d'une moto d'usine, l'ergonomie est totalement adaptable au pilote. Au début de la saison, le pilote donne à l'usine les cotes du triangle guidon/reposes-pieds/selle. En fonction de ces données le cadre est éventuellement modifié, puis en cours de saison il reste possible d'adapter la position du guidon. Entre les trois suports différents, les deux fixations sur le té supérieur et la possibilité de retourner les supports, le guidon peut être positionné tous les millimètres sur 6 centimètres entre la position la plus avancée et la position la plus reculée ! De plus, l'angle de chasse et la chasse sont réglables.
A l'avant on retrouve bien sûr une superbe fourche Showa usine (réservée exclusivement au HRC) et la même marque fournit l'amortisseur. Comme nous l'avons vu le bras oscillant, d'aspect standard, est modifié et surtout les biellettes sont totalement différentes de la série. Les disques et les étriers sont également fabriqués à l'unité, les roues spéciales sont les mêmes depuis 84 (preuve de leur solidité !), il y a une superbe protection de carter en alu sous le moteur et des oreilles de chaque coté du cadre pour éviter à la moto de se bloquer dans les ornières à la reception des sauts ! Voilà pour les spécificités de la partie-cycle, du moins ce que Walter Fleck a bien voulu dévoiler...

Le moteur Alors là, on entre dans le top secret. Si le carbu est un Keihin de 38 mm (c'est écrit dessus !), inutile d'espérer avoir d'autres informations sur les valeurs



● *A part la taille du carburateur (38 mm), les données techniques de ce moteur resteront secrètes.*



● *Le jeu de biellettes est totalement différent de la série. A noter, le superbe sabot moteur en alu.*

de puissance, de couple, sur le taux de compression, les valeurs d'alésage x course...
Seule révélation : ce moteur est utilisé dans cette configuration précise pour toutes les courses de la saison. Que ce soit le Touquet, un supermotard ou les GP. Pour situer ses performances, il est capable de prendre 170/180 sur la route, alors qu'en GP les pilotes roulent régulièrement à 100/110 km/h. Dernière information, la moto de Geboers est plus efficace en accélération que celle de Leisk, dans la mesure où elle privilégie le couple générateur de motricité.

So easy ! Bon, il est temps de démarrer ce superbe moteur au cylindre brut de fonderie. Grâce au décompresseur, c'est encore plus facile que sur la moto de série. Deuxième révélation, la position est parfaitement adaptée à mon gabarit et les suspensions sont souples et confortables en début de course. Par contre la selle est relativement dure, ainsi que la commande d'embrayage. Le bruit est raisonnable, mais son registre très grave ne laisse pas de doute sur le couple développé. De plus, la carburation étant tip-top, le moindre coup de gaz est suivi d'une montée en régime impressionnante. Ici pas de gargouillis, de trou ou autres vibrations ; ce bloc fait preuve d'un agrément exceptionnel alors que je n'ai pas encore enclenché la première ?
C'est maintenant chose faite, la sélection est ultra précise (débattement du sélecteur très réduit) et il est temps de lacher le levier d'embrayage. Et là c'est la révélation. Habitué à rouler sur des motos de séries plus ou moins bien réglées et souvent trop riches, notamment en 500 ; je me retrouve au guidon d'une moto incroyablement précise à tous les niveaux. Plus on tourne la poignée droite, plus on a de chevaux, à la demande. En fait le moteur est totalement et précisément asservi à la commande de gaz et fait preuve d'une linéarité absolu. De plus, il ne vibre pas et son inertie réduite ne nuit pas à la maniabilité. Du caviar ce moteur. Le seul reproche qu'on peut lui faire, si on veut pinailler, est de manquer un peu de gnac à hauts-régimes (mais c'est un choix délibéré d'Eric Geboers). Si ce moteur est merveilleux de précision et de douceur, la partie-cycle semble encore plus réussie. Mélange de souplesse et de fermeté, en fait l'hydraulique est réglé idéalement. La maniabilité est tout bonnement stupéfiante et au guidon, le comportement est assimilable à celui d'une 250. Un phénomène auquel le moteur (grâce à son inertie réduite) n'est certainement pas étranger. Inutile d'ajouter que le freinage est au-dessus de toute critique, que la motricité est incroyable (la moitié du circuit est composé de bon sable flamand), que les suspensions sont capables (en fin de course) de supporter les pires chocs et, en résumé, que rien ne vient entraver le plaisir de piloter cette merveille. Si le terme « homogène » a déjà été employé pour qualifier une moto de cross, il prend ici toute sa signification. Et si on peut avoir des regrets à l'annonce du retrait du HRC, le fait qu'il mette son savoir au service du R&D pour la conception des motos de série laisse espérer qu'un jour peut-être la 500 de série atteindra ce niveau. J'aurais alors été le premier à l'essayer...

Vous avez dit titres ?

★ La troisième raison invoquée par Walter Fleck pour justifier la cessation d'activité du HRC est l'écrasant palmarès de Honda en GP 500, palmarès qui étouffe la catégorie. Si ce prétexte est douteux, il est par contre évident qu'au nombre de titres, le HRC domine largement toutes les autres marques, en voici le détail...

1979
● 500
Pilotes : Malherbe et Noyce.
Résultats : Noyce est champion du Monde et Malherbe 3e.
1980
● 500
Pilotes : Malherbe, Noyce et De Coster.
Résultats : Malherbe est champion du Monde, De Coster est 5e et Noyce (blessé) est 8e.
1981
● 500
Pilotes : Malherbe et Noyce.
Résultats : Malherbe est champion du Monde et Noyce vice-champion.
1982
● 500
Pilotes : Malherbe et Noyce.
Résultats : Noyce est 4e et Malherbe (blessé) 5e.
1983
● 500
Pilotes : Malherbe, Noyce et Thorpe.
Résultats : Malherbe est vice-champion, Thorpe 3e et Geboers 5e.
1984
● 500
Pilotes : Malherbe, Thorpe, Geboers et Vromans.
Résultats : Malherbe est champion du Monde, Thorpe 3e, Vromans 4e et Geboers 5e.
1985
● 500
Pilotes : Malherbe, Thorpe et Geboers.
Résultats : Thorpe est champion du Monde, Malherbe est vice-champion et Geboers 3he.

● 1985 et 1986 resteront les années du double triplé Honda en GP 500.

1986
● 500
Pilotes : Malherbe, Thorpe et Geboers.
Résultats : Thorpe est champion du Monde, Malherbe est vice-champion et Geboers 3he.
1987
● 500
Pilote : Thorpe.
Résultats : 5e.
● 250
Pilote : Geboers.
Résultats : champion du Monde.
1988
● 500
Pilotes : Thorpe et Geboers.
Résultats : Geboers est champion du Monde, Thorpe est 3e.
● 125
Pilote : Jean-Michel Bayle.
Résultats : champion du Monde.
1989
● 500
Pilotes : Thorpe, Geboers et Leisk.
Résultats : Thorpe est champion du Monde, Leisk est vice-champion et Geboers 3e.
1990
● 500
Pilotes : Geboers et Leisk.
Résultats : Geboers est champion du Monde et Leisk (blessé) est 12e.
Fin... ou à suivre ?

● C'est fini. On ne reverra plus le célèbre sigle HRC dans les parcs de Grands Prix 500.